



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 141]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 11, 2007/आषाढ़ 20, 1929

No. 141]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 11, 2007/ASADHA 20, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 जुलाई, 2007

सं. टीएएमपी/23/2007-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों में आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/23/2007-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों में आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कंटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए) ने अपने ई-मेल दिनांक 13 फरवरी, 2007 द्वारा जेएनपीटी के टर्मिनलों का एक प्रस्ताव इस प्राधिकरण के ध्यान में लाया था जिसमें मिश्रित ट्रेनों के प्रहस्तन के लिए टर्मिनलों द्वारा अंगीकृत की गई नई प्रक्रिया की प्रतिपूर्ति के लिए प्रत्येक प्रहस्तित अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) कंटेनर पर ₹ 400 का प्रभार वसूल किया जाता है। हालांकि सीएसएलए प्रचालनों के लिए प्रस्तावित क्रियाविधि का समर्थन करता है, इसने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण से अनुमोदित होनी चाहिए और इस प्रभार के अनुवीक्षण और तत्पश्चात् समीक्षा के लिए आवश्यक सुरक्षा उपाय किए जाने चाहिए।

2.2. सीएसएलए के उपर्युक्त संप्रेषण के संदर्भ में, हमने जेएनपीटी से अनुरोध किया था कि स्थिति की पुष्टि करें और ऐसी वसूली की अनुमति के लिए जेएनपीटी के अनुमोदित दरमान में उपबंधों को शामिल किया जाए। जेएनपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध भी किया गया था कि इसके टर्मिनल के साथ-साथ जेएनपीटी के लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित अन्य टर्मिनलों में केवल इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें ही वसूल की जाएं।

2.3. इसी बीच, जेएनपीटी ने सीएसएलए के संप्रेषण दिनांक 13 फरवरी, 2007 का उत्तर करते हुए, निम्नलिखित निवेदन किए थे:

(i). पत्तन टर्मिनलों के भीतर रेल प्रहस्तन प्रचालन पत्तन के प्रचालनों का अभिन्न हिस्सा है जिसने पोतों के घुमाव समय

में बहुत कमी कर दी है। मिश्रित ट्रेनों के कंटेनरों के प्रहस्तन की अतिरिक्त गतिविधि के निष्पादन में शामिल अतिरिक्त लागत का मुद्दा दिनांक 19 अगस्त, 2006 को हुई बैठक में गठित समिति के सदस्यों, जिसमें अपर सचिव, वाणिज्य मंत्रालय, भारत सरकार भी उपस्थित थे, द्वारा टर्मिनल प्रचालकों और पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच लाया गया था।

- (ii). सीएसएलए पत्तन प्रयोक्ताओं की ओर से एक हस्ताक्षरकर्ता है जिसने जेएनपीटी में प्रहस्तित प्रत्येक आईसीडी कंटेनर पर ₹0 400 की वसूली के लिए अंतिम सिफारिशें प्रस्तुत की थीं।
- (iii). जारी किए गए व्यापार नोटिस के अनुसार, संयुक्त रेल प्रचालक प्रभार 15 फरवरी, 2007 से वसूल किया जाएगा।
- (iv). जेएनपीटी दोनों पक्षों के बीच सहमति से ऐसे प्रभार की वसूली के साथ आगे बढ़ने के लिए उपलब्ध उपबंधों के अनुसार निश्चित समयावधि में टीएमपी के पास जा रहा है।

2.4. जेएनपीटी के ई-मेल दिनांक 14 फरवरी, 2007 के प्रतिसाद में, 21 फरवरी, 2007 को पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह सीआरओ प्रभारों की वसूली के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करें। जेएनपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह प्रस्तावित दरों के लिए प्रयोक्ताओं की सहमति दर्शाने वाले दस्तावेजी साक्ष्य और प्रस्तावित दरों का कार्यकरण भेजें।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए ₹0 400 प्रति आईसीडी कंटेनर के प्रभार की वसूली के लिए दिनांक 12 अप्रैल, 2007 को एक प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेजों में दर्शाए गए प्रासंगिक बिंदु नीचे दिए गए हैं:

- (i). आयात और निर्यात कार्गो के बीच असंतुलन और आईसीडी के घुमट में प्रहस्तित किए जा रहे मिश्रित रैकों के प्रतिशत में वृद्धि हुई है।
- (ii). मिश्रित रैक का घुमाव समय इन कारकों के कारण विनियुक्त रैक की तुलना में अधिक होता है जैसे— ट्रेन प्रहस्तन किए जाने के दौरान अन्य टर्मिनल के ट्रैलरों के आगमन में विलंब, विनियुक्त ट्रेनों को प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता, आदि।
- (iii). (क). जेएनपीटी के भीतर संयुक्त रेल प्रचालक रखने के लिए कॉनकॉर द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर पत्तन ने पत्तन परिसर के भीतर संयुक्त मिश्रित रेल प्रचालक (सीएमआरओ) के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त गतिविधियों की लागत को पूरा करने के लिए ₹0 1300/- प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत का अपनाया था:

रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन	₹0 500
बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई	₹0 400
उपस्कर का प्रयोग करते हुए बफर यार्ड से सुपुर्दगी	₹0 400
	<hr/>
	₹0 1300

(ख). सीएमआरओ विकल्प में, केवल मिश्रित ट्रेन प्रचालन एकमात्र सुविधा पर संयुक्त प्रचालक को हस्तांतरित किया जाएगा और सभी विनियुक्त ट्रेनें तत्संबंधी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित की जाएगी।

(ग). जेएनपीटी के न्यासी मंडल ने अपनी 5 मई, 2006 की बैठक में प्रस्ताव को अनुमोदित किया था जो टीएमपी को जेएनपीटी के मिश्रित रैक में आने वाले अन्य टर्मिनलों के कंटेनरों के प्रहस्तन के समय अतिरिक्त गतिविधियों का निष्पादन करने के लिए शामिल अतिरिक्त लागत के लिए ₹0 1300 प्रति टीईयू की वसूली के लिए भेजा जाना था।

(iv). चूंकि सीएमआरओ पर कोई सहमति नहीं बन पाई थी, इसलिए जेएनपीटी ने किसी सौहार्दपूर्ण समाधान पर पहुंचने के लिए एक समिति गठित की गई थी जिसमें जेएनपीटी, एमएनएसए, सीएसएलए, एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल, कॉनकॉर और रेलवे से सदस्य शामिल थे।

(v). अतिरिक्त लागत टर्मिनल प्रचालकों और प्रयोक्ताओं के बीच दावे का मूल था।

(vi). जेएनपीटी में संयुक्त रेल प्रचालक के मुद्दे पर 19 अगस्त, 2006 को अध्यक्ष, जेएनपीटी की अध्यक्षता में हुई बैठक में चर्चा की गई थी जिसमें अपर सचिव, वाणिज्य मंत्रालय भी उपस्थित थे। अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) कार्यान्वित करने के लिए जेएनपीटी को समर्थता प्रदान करने के लिए अन्य टर्मिनल द्वारा किसी टर्मिनल के कंटेनरों का प्रहस्तन करते समय अतिरिक्त गतिविधियों के लिए वसूल किए जाने वाले शुल्क पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी, एमएनएसए, सीएसएलए, एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और कॉनकॉर के प्रतिनिधियों की एक कोर समिति गठित की गई थी।

(vii). (क). कोर समिति दो विकल्पों पर संकल्पित थी। विकल्प और उसपर समिति के विचार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

विकल्प सं.	विवरण	समिति के विचार
1.	रु० 1300/- प्रति टीईयू की अतिरिक्त वित्तीय विवीक्षा उनकी संबद्ध शिपिंग लाइनों से तत्संबंधी टर्मिनलों द्वारा वसूल किए जाएंगे और "समाधान" के माध्यम से निष्पादित गतिविधि के अनुसार अन्य टर्मिनलों को वापस अदा की जाएगी।	एमएनएसए और सीएसएलए के सदस्यों ने महसूस किया कि रु० 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत न तो परेशितियों से मिश्रित कंटेनर के प्रहस्तन के पश्चात शिपिंग लाइनों द्वारा वसूल की जा सकती है, क्योंकि शिपिंग लाइनों को कंटेनर (मिश्रित अथवा विनियुक्त कंटेनर) की वास्तविक स्थिति के बारे में केवल प्रहस्तन गतिविधि के पूरा होने के पश्चात ही मालूम लगता है और न ही शिपिंग लाइनों द्वारा आमेलित की जा सकती है।
2.	रु० 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि संपूर्ण आईसीडी यातायात में वितरित की जाएगी और यह राशि प्राप्तकर्ता टर्मिनल द्वारा अपने संबद्ध शिपिंग लाइन से वसूल की जाएगी और समाधान के माध्यम से प्रहस्तन टर्मिनल को वापस अदा की जाएगी।	चूंकि किसी एक टर्मिनल द्वारा अन्य टर्मिनल के लिए कंटेनर के प्रहस्तन के समय निष्पादित किए जाने की संभावना वाली अतिरिक्त गतिविधियों के लिए वसूल की जाने वाली अतिरिक्त लागत जेएनपीटी के माध्यम से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा पर वितरित की गई है, इसलिए विकल्प 2 अधिक संगत, व्यवहार्य, व्यावहारिक और निर्बाधित होगा।

- (ख). जनवरी, 2005 से दिसम्बर, 2005 अवधि के दौरान आईसीडी मात्रा में से मिश्रित मात्रा 12 प्रतिशत थी। जेएनपीसीटी अथवा एनएसआईसीटी अथवा जीटीआईपीएल में मिश्रित रैक के प्रहस्तन के समय संपूर्ण आईसीडी मात्रा पर 12 प्रतिशत, 18 प्रतिशत, 24 प्रतिशत से अधिकतम 30 प्रतिशत के मिश्रित कंटेनर पर विचार करते हुए प्रति टीईयू लागत निम्नवत् होती है:

वर्ष	अनुमानित कुल मात्रा टीईयू में	संभावित आईसीडी मात्रा टीईयू में (क का 30%)	मिश्रित मात्रा का प्रहस्तन टीईयू में (ख के % में)	मिश्रित कार्गो के लिए अतिरिक्त लागत रूपयों में (घ-1300Xग)	अतिरिक्त लागत की वसूली प्रति टीईयू (रूपयों में)
	क	ख	ग	घ	ड=घ/ख
2006-07	3,330,000	990,000	1,18,800(12%)	154,440,000	156
			1,78,200(18%)	231,660,000	234
			2,37,600(24%)	308,880,000	312
			2,97,000(30%)	386,100,000	390

- (viii). समिति ने निम्नलिखित सिफारिशों की थीं:

- आईटीआरएचओ को लागू किया जाए।
 - जेएनपीटी से होकर गुजरने वाली मात्रा के अधिकतम 30 प्रतिशत पर विचार करते हुए, संपूर्ण आईसीडी मात्रा रेल के माध्यम से प्रहस्तन पर शिपिंग लाइनों से वसूल किए जाने वाले अतिरिक्त गतिविधियां निष्पादन प्रभार (पूर्णांकित) रु० 400/- प्रति टीईयू पर वसूल किए जाएंगे।
 - आईटीआरएचओ के कार्यान्वयन और अतिरिक्त लागत की वसूली से पूर्व कम से कम एक माह पहले पत्तन प्रयोक्ताओं को जानकारी देने के लिए व्यापार नोटिस जारी किया जाए।
 - दोनों पक्षों के बीच सहमति से ऐसे प्रभारों की वसूली करने के लिए उपलब्ध उपबंधों के अनुसार टीएमपी के पास अलग से पहुंचा जाए।
 - मिश्रित कार्गो के प्रतिशत में भिन्नता के अनुसार छह माह की अवधि के पश्चात रु० 400/- प्रति टीईयू की वसूली की समीक्षा की जाए।
- (ix). समिति की सिफारिशों के अनुसार, आईटीआरएचओ को 15 फरवरी, 2007 से शुरू करने और तत्संबंधी टर्मिनलों से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा के लिए वर्तमान दरमान के अलावा रु० 400 प्रति टीईयू (करों के अलावा) वसूल करने के लिए व्यापार नोटिस दिनांक 17 जनवरी, 2007 जारी किया गया था।
- (x). आईटीआरएचओ 15 फरवरी, 2007 से एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल की सहमति से शुरू किया गया था। आईटीआरएचओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात, मार्च, 2007 में रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों का औसत विराम समय आईटीआरएचओ से पहले 3.60 दिनों की अपेक्षा केवल 2.45 दिन है।

4. जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि तत्संबंधी टर्मिनल के माध्यम से गुजरने वाली संपूर्ण आईसीडी मात्रा के लिए वर्तमान दरमान के अलावा 15 फरवरी, 2007 से रु० 400 प्रति टीईयू (कर अतिरिक्त) की वसूली अनुमोदित की जाए जिसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध प्रयोक्ता आपस में सहमत हैं। मिश्रित कंटेनरों के प्रतिशत में भिन्नता के अनुसार छह माह की अवधि के पश्चात रु० 400 प्रति टीईयू की दर की समीक्षा किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

5.1. जेएनपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव की प्रतिलिपि न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और संबद्ध प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

5.2. निजी टर्मिनलों और प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतिलिपि, जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी जिसमें सीएसएलए की टिप्पणियां शामिल नहीं थीं क्योंकि उनकी टिप्पणियां मामले के समापन से पहले समय के भीतर प्राप्त नहीं हुई थीं। तथापि, सीएसएलए द्वारा भेजी गई टिप्पणियों को मामले के विश्लेषण के लिए अभिलेख में लिया गया है।

5.3. जेएनपीटी ने एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था और उल्लेख किया था कि पत्तन एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के विचारों से पूर्णतः सहमत है। पत्तन ने दोहराया है कि जेएनपीटी में मिश्रित ट्रेनों के प्रहस्तन के लिए आईटीआरएचओ एक सहमत प्रस्ताव है।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा में, यह पाया गया था कि जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित थे। तदनुसार, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाब																
(i).	<p>आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों (आईटीआरएचओ) के लिए ₹0 400/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा अपने टर्मिनल पर और एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनलों पर वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित टीईयू के पूर्ण-योग का अनुमान लगाते हुए निर्धारित की गई है। इस संबंध में, कृपया निम्नलिखित भेजें/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). चूंकि वर्ष 2006-07 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों पर प्रहस्तित वास्तविक कुल कंटेनर यातायात टीईयू में वर्ष 2006-07 के लिए अलग से भेजें।</p>	<p>जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में वर्ष 2006-07 के दौरान टीईयू में प्रहस्तित वास्तविक कुल कंटेनर यातायात:</p> <table><tr><td>जेएनपीटी</td><td>—</td><td>13,05,062 टीईयू</td></tr><tr><td>एनएसआईसीटी</td><td>—</td><td>13,59,125 टीईयू</td></tr><tr><td>जीटीआईपीएल</td><td>—</td><td>6,34,134 टीईयू</td></tr></table> <hr/> <p>कुल 32,98,321 टीईयू</p>	जेएनपीटी	—	13,05,062 टीईयू	एनएसआईसीटी	—	13,59,125 टीईयू	जीटीआईपीएल	—	6,34,134 टीईयू							
जेएनपीटी	—	13,05,062 टीईयू																
एनएसआईसीटी	—	13,59,125 टीईयू																
जीटीआईपीएल	—	6,34,134 टीईयू																
(ख).	<p>समान सूचना वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए भेजी जाए।</p>	<p>वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए समान सूचना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:</p> <p>(सभी आंकड़े टीईयू में)</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>जेएनपीटी</th><th>एनएसआईसीटी</th><th>जीटीआई</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>1038434</td><td>1230555</td><td>-</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>1138868</td><td>1232470</td><td>-</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>1338982</td><td>1323801</td><td>3920*</td></tr></table> <p>*मार्च, 2006 में प्रारंभ</p>	वर्ष	जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	जीटीआई	2003-04	1038434	1230555	-	2004-05	1138868	1232470	-	2005-06	1338982	1323801	3920*
वर्ष	जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	जीटीआई															
2003-04	1038434	1230555	-															
2004-05	1138868	1232470	-															
2005-06	1338982	1323801	3920*															
(ग).	<p>जेएनपीटी ने 15 फरवरी, 2007 से छह माह के पश्चात ₹0 400/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर की समीक्षा किए जाने का प्रस्ताव किया है। इसका अर्थ है कि प्रस्तावित दर वित्तीय वर्ष 2007-08 में 15 अगस्त, 2007 तक लागू रहेगी। अतः जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल के कंटेनर टर्मिनलों में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टीईयू रूप में कुल कंटेनर यातायात वर्ष 2007-08 के लिए अलग से भेजा जाए।</p>	<p>जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में अलग-अलग प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टीईयू के रूप में वर्ष 2007-08 के लिए कुल कंटेनर यातायात:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>टर्मिनल</th><th>यातायात</th></tr><tr><td>1</td><td>जेएनपीटी</td><td>12,00,000</td></tr><tr><td>2</td><td>एनएसआईसीटी</td><td>13,00,000</td></tr><tr><td>3</td><td>जीटीआई</td><td>10,00,000</td></tr><tr><td colspan="2">कुल</td><td>35,00,000</td></tr></table>	क्र.सं.	टर्मिनल	यातायात	1	जेएनपीटी	12,00,000	2	एनएसआईसीटी	13,00,000	3	जीटीआई	10,00,000	कुल		35,00,000	
क्र.सं.	टर्मिनल	यातायात																
1	जेएनपीटी	12,00,000																
2	एनएसआईसीटी	13,00,000																
3	जीटीआई	10,00,000																
कुल		35,00,000																
(घ).	<p>वर्ष 2003-04 से 2006-07 के दौरान टीईयू रूप में प्रहस्तित और वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के</p>	<p>वर्ष 2003-04 से 2006-07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए</p>																

लिए अनुमानित कुल कंटेनरों में से आईसीडी कंटेनरों की मात्रा टर्मिनल-वार भेजें।

अनुमानित कुल कंटेनरों में से आईसीडी कंटेनरों की टीईयू में मात्रा, टर्मिनल-वार नीचे दी गई है:
(टीईयू लाखों में)

वर्ष	जेएनपीटी		एनएसआईसीटी		जीटीआई	
	कुल	आई सीडी	कुल	आई सीडी	कुल	आई सीडी
03-04	10.38	2.77	12.31	3.37		
04-05	11.39	2.20	12.32	3.50		
05-06	13.39	3.16	13.24	3.62	0.04	002
06-07	13.05	3.04	13.59	3.66	6.34	1.47
07-08	12.00	2.88	13.00	3.51	10.00	2.30

(ड). वर्ष 2003-04 से 2006-07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की मात्रा टर्मिनल-वार।

वर्ष 2003-04 से 2006-07 के दौरान प्रहस्तित और वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित कंटेनरों की टीईयू में मात्रा टर्मिनल-वार निम्नलिखित है:
(टीईयू लाखों में)

वर्ष	जेएनपीटी ट्रेक्स			एनएसआईसीटी ट्रेक्स			जीटीआई ट्रेक्स		
	कुल आई सी डी	मिश्रित	प्रति शत	कुल आई सी डी	मिश्रित	प्रति शत	कुल आई सी डी	मिश्रित	प्रति शत
03-04	3.15	0.52	16.49	2.98	0.14	4.58	-	-	-
04-05	2.99	0.47	15.57	3.20	0.17	5.41	-	-	-
05-06	3.36	0.49	14.60	3.42	0.29	8.42	-	-	-
06-07	3.48	1.06	30.47	3.12	0.57	18.10	1.57	0.67	42.55
07-08	3.25	1.0	31.00	3.18	0.57	18.00	2.30	0.99	43.00

(च). उपर्युक्त (क) से (ड) में प्रश्नों के आलोक में, ₹ 400 प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर की समीक्षा की जाए।

प्रति टीईयू वसूल किए जाने वाली दर के परिकलन के समय, मिश्रित मात्रा के प्रहस्तन का टीईयू में प्रतिशत कुल आईसीडी मात्रा के 24 प्रतिशत के अनुकूल था:

माह	कुल आईसीडी प्रहस्तन	मिश्रित कार्गो	मिश्रित कार्गो का %
मई 06	65907	13883	21.06
जून 06	64127	16391	25.56
जुलाई 06	68647	18379	26.77
अगस्त 06	65342	15365	23.51
औसत	66006	16005	24.23

सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात मिश्रित कार्गो वाली कंटेनर ट्रेनों के स्थानन की अधिक संख्या परिकल्पित करते हुए, मिश्रित कार्गो का प्रतिशत ₹ 400/- प्रति टीईयू निर्धारित करते समय प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित आईसीडी मात्रा के 30 प्रतिशत रूप में लिया गया था। यह टिप्पणी के प्रसंगानुकूल है कि कॉनकॉर ने पत्तन टर्मिनल के भीतर आईसीडी बॉक्सों के प्रहस्तन के लिए सभी प्रयास किए थे जहां ट्रेनों द्वारा आने वाले कंटेनरों का प्रहस्तन पत्तन पोत प्रचालनों का अभिन्न हिस्सा माना जाता है। जब कॉनकॉर द्वारा किए गए प्रयास फलप्रद नहीं हुए तो मिश्रित ट्रेनों की अधिक से अधिक संख्या के सीनन की उम्मीद करना स्वाभाविक था। सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात, जेएनपीटी टर्मिनलों में मिश्रित ट्रेनों का सीनन अधिक होता है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

माह	जेएनपीटी (सभी तीन टर्मिनल)
फरवरी-07 (15/2/07 से)	76.85%
मार्च-07	83.89%
अप्रैल-07	86.20%

(ii).	<p>कुल मात्रा में से अनुमानित आईसीडी मात्रा और निजी टर्मिनलों सहित टर्मिनलों में प्रहस्तित कुल आईसीडी कंटेनरों में से अनुमानित मिश्रित कंटेनरों के अनुपात के आधार पर मिश्रित आईसीडी कंटेनरों के मामले में अपेक्षित अतिरिक्त गतिविधियों की लागत की पूर्ति के लिए आईसीडी कंटेनर पर प्रभार्य प्रति टीईयू लागत, जेएनपीटी द्वारा भेजे गए परिकलन के अनुसार। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें:</p> <p>(क). कुल मात्रा में से आईसीडी मात्रा के 30 प्रतिशत होने के लिए आधार।</p>	<p>(क). प्रति टीईयू वसूल की जाने वाली दर के परिकलन के समय, टीईयू में मिश्रित के प्रहस्तन का प्रतिशत कुल आईसीडी मात्रा के 24 प्रतिशत के अनुकूल था जैसाकि 'बिंदु (i) (च) के जवाब' में बताया गया है। सीआरओ के कार्यान्वयन के तत्पश्चात अधिक से अधिक संख्या में मिश्रित कार्गो वाली कंटेनर ट्रेनों के स्थानन की परिकल्पना करते हुए, मिश्रित कार्गो का प्रहस्तन ₹0 400/- प्रति टीईयू पर पहुंचने के समय प्रहस्तित की जाने वाली संभावित आईसीडी मात्रा का 30 प्रतिशत परिकल्पित और स्वीकार किया गया था।</p>								
	<p>(ख). जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की मात्रा जनवरी, 2005 से दिसम्बर, 2005 अवधि के दौरान 12 प्रतिशत थी। ऐसी स्थिति में, कुल आईसीडी कंटेनरों में से मिश्रित आईसीडी कंटेनरों की 30 प्रतिशत की उच्चतर मात्रा पर विचार करने का कारण परिकलन में सुविचारित 30 प्रतिशत के आधार के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>(ख). जवाब (i) (च) और (ii) (ख) में दिया गया है।</p>								
(iii).	<p>जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर ₹0 1300 प्रति टीईयू से ₹0 400 प्रति टीईयू कर दी है। ₹0 1300 प्रति टीईयू की यह आधार दर मिश्रित रैक पर पहुंच एक आईसीडी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त गतिविधियों को पूरा करना बताया गया था। ₹0 1300 प्रति टीईयू की दर का आधार भेजें। यदि यह जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार है, तो प्रशुल्क मद (मदों) का संदर्भ ₹0 1300 प्रति टीईयू की दर की परिगणनाओं के साथ भेजें।</p>	<p>₹0 1300 की दर का आधार हमारे पूर्व पत्र दिनांक 12-4-2007 में दिया गया था। तथापि, वह यहां भी दिया गया है:</p> <table><tr><td>रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन</td><td>₹0 500</td></tr><tr><td>बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई</td><td>₹0 400</td></tr><tr><td>बफर यार्ड से उपस्कर का प्रयोग करते हुए सुपुर्दगी</td><td>₹0 400</td></tr><tr><td></td><td>₹0 1,300</td></tr></table> <p>आईटीआरएचओ के लिए प्रभारों के निर्धारण के समय (अगस्त, 2006) प्रचलित जेएनपीसीटी के दरमान के अनुसार निम्नलिखित प्रशुल्क मदें कृपया देखें:</p> <p>"कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल) ₹0 1300"</p> <p>उपर्युक्त का ब्रेक-अप इस प्रकार सुविचारित किया गया है:</p> <p>लिफ्ट-ऑन (रेल उतराई) — ₹0 400.00</p> <p>परिवहन — ₹0 500.00</p> <p>लिफ्ट-ऑफ (कंटेनर यार्ड में) — ₹0 400.00</p>	रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन	₹0 500	बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई	₹0 400	बफर यार्ड से उपस्कर का प्रयोग करते हुए सुपुर्दगी	₹0 400		₹0 1,300
रेल से उतराई के पश्चात बफर यार्ड को परिवहन	₹0 500									
बफर यार्ड में उपस्करों का प्रयोग करते हुए उतराई	₹0 400									
बफर यार्ड से उपस्कर का प्रयोग करते हुए सुपुर्दगी	₹0 400									
	₹0 1,300									

(iv). जेएनपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित दर के लिए मसौदा दरमान दर पर शासित शर्तों के साथ भेजें।

निम्नलिखित दरमान अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया गया है। केवल एक शर्त जा दर पर लागू होती है कुछ नहीं है परंतु जेएनपीटी में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले मिश्रित कार्गो का प्रतिशत। 30 प्रतिशत की परिकल्पना करते हुए, हम वर्तमान में ₹0 400 (₹0 390/- पूर्णांकित ₹0 400/-) प्रति टीईयू वसूल कर रहे हैं। यदि मिश्रित कार्गो का प्रतिशत 35 प्रतिशत पर पहुंचता है तो दर ₹0 455/- प्रति टीईयू हो जाएगी और इसी प्रकार जैसे नीचे दिया गया है:

मिश्रित कार्गो का %	अतिरिक्त लागत प्रति टीईयू (रूपयों में)
12	156
18	234
24	312
30	390
35	455
40	520
45	585
50	650

(जेएनपीटी ने उपर्युक्त दरों पर पहुंचने की परिगणना भेजी है।)

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जून, 2007 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन किए थे।

8. (i) संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदनों से, यह प्रकट होता है कि कॉनकॉर का सांविदिक दायित्व है कि वह कंटेनरों को नामांकित टर्मिनल पर पहुंचाए। यदि ऐसा है तो अंतर टर्मिनल स्थानांतरण की लागत को कॉनकॉर द्वारा प्रभार्य दुलाई प्रभारों में शामिल किया जा सकता है। कॉनकॉर को सलाह दी गई थी कि वह इस संबंध में प्रत्युत्तर 3 जुलाई, 2007 तक भेजे।

(ii). एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल, जेएनपीटी में निजी टर्मिनल प्रचालकों ने अनुरोध किया था कि संदर्भित प्रशुल्क मद की वसूली के लिए एक उपबंध उनके तत्संबंधी दरमान में भी शामिल किया जाए ताकि वे भी उनके टर्मिनलों के साथ लगते रेल यार्ड पर प्रासंगिक सेवाएं प्रदान कर सकें।

(iii). जेएनपीटी और अन्य दो टर्मिनलों को सलाह दी गई थी कि वे यह दर्शाने के लिए लागत विवरण भेजे कि कंटेनर के इसके रेल यार्ड से अन्य टर्मिनल के बफर यार्ड अथवा विलोमतः संचलन में इसके द्वारा व्यय राशि- ₹0 1300 प्रति टीईयू है। जेएनपीटी को सलाह दी गई थी कि निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रतिवेदित स्थिति सहित बृहत् विश्लेषण 3 जुलाई, 2007 तक भेजे।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i). महापत्तन न्यास अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था में अपेक्षा की गई है कि महापत्तनों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल में लागू होने से पूर्व सभी प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित होने चाहिए। ऐसे अवसर हो सकते हैं जहां व्यापार अवसर प्रकट होता है जिसके लिए कोई अनुमोदित प्रशुल्क नहीं हो। ऐसी आकस्मिकता के लिए प्रदान करने हेतु, महापत्तनों और निजी टर्मिनलों को अनुमति दी गई है कि वे प्रस्तावित प्रशुल्क तदर्थ आधार पर वसूल करें और साथ ही साथ इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करें, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।

यह प्रकट होता है कि प्रस्तावित दर जेएनपीटी द्वारा गठित समिति की सिफारिशों के आधार पर लागू की गई है। यद्यपि हम समिति की सिफारिशों की सत्यनिष्ठा पर प्रश्नचिह्न नहीं लगा रहे हैं, ऐसी समिति की सिफारिशें किसी दर की वसूली के लिए जेएनपीटी अथवा वहां पर निजी प्रचालकों को प्राधिकृत नहीं करती हैं।

उक्त समिति जो प्रस्तावित प्रभार के समावेशन के लिए गठित की गई बताई गई थी, की सिफारिशें सितम्बर, 2006 में दी गई थीं। जेएनपीटी ने प्रस्तावित दर का समावेश करने के लिए एक व्यापार नोटिस जनवरी, 2007 में जारी किया था और प्रस्तावित दरें फरवरी, 2007 से वसूल की जा रही हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित, तथापि, इस समय पर कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया गया था। सीएसएलए द्वारा इसका उल्लेख किए जाने और इस प्राधिकरण द्वारा पत्र लिखे जाने के पश्चात् ही, जेएनपीटी ने अप्रैल, 2007 में यह प्रस्ताव दाखिल किया था, इस प्रभार के समावेशन की इसकी घोषणा के ठीक तीन माह पश्चात् और वास्तविक वसूली की शुरुआत के लगभग दो माह पश्चात्।

शायद, जेएनपीटी से संकेत लेते हुए, निजी टर्मिनल प्रचालकों — एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल ने भी इस प्राधिकरण को अनुरोध करने का कष्ट नहीं किया। केवल जब जेएनपीटी का प्रस्ताव उनकी टिप्पणियों के लिए उन्हें अग्रेषित किया गया था और उनके दरमान में वही उपबंध शामिल करने की जरूरत का उल्लेख किया गया था तो उन्होंने अपने दरमान में भी उपयुक्त उपबंध शामिल किए जाने का सुझाव दिया था।

यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि जेएनपीटी केवल दूसरा प्रचालक नहीं है अपितु सांविधिक प्राधिकरण का यह दायित्व है कि वह अपने न्यायाधिकार के भीतर महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों का अनुपालन सुनिश्चित करें। यदि पत्तन न्यास स्वयं ही अवहेलना करता है तो उसे महापत्तन न्यास अधिनियम के उपबंधों का उल्लंघन करने पर अन्य पक्षों के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह देने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

वास्तव में, ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में 15 फरवरी, 2007 से लागू प्रभारों को पूर्वव्यापी अनुमोदन प्रदान करने के इस मामले पर विचार करने से इन्कार कर सकता था। किन्तु, यह मानते हुए कि वर्तमान मामला जेएनपीटी में अदावाकृत प्रशासनिक प्रक्रियागत चूक का परिणाम है, इस प्राधिकरण ने नरम रूख अपनाया है और इस मामले को पूर्वव्यापी अनुमोदन के लिए स्वीकार किया है।

- (ii). जेएनपीटी के अधिसूचित दरमान में रेल यार्ड से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभारों की वसूली का उपबंध शामिल है। विभिन्न आईसीडी से जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों पर आईसीडी कंटेनर रेल से कॉनकॉर द्वारा लाए जाते हैं। इससे प्रकट होता है कि कॉनकॉर, विनियुक्त ट्रेनों के प्रचालन से नामांकित कंटेनर टर्मिनल के अलावा, एक कंटेनर टर्मिनल से अधिक के लिए नामांकित कंटेनरों के समानांतर संचलन के लिए मिश्रित ट्रेनों का प्रचालन भी करता है। जब एक आईसीडी कंटेनर, किसी विशेष टर्मिनल के लिए नामांकित, शेष दो टर्मिनलों में से किसी एक टर्मिनल के रेल यार्ड में कॉनकॉर द्वारा सुपुर्दगी की जाती है तो कंटेनर का अंतर टर्मिनल स्थानांतरण आवश्यक अपरिहार्य अतिरिक्त गतिविधि हो जाती है और इसी प्रकार, अतिरिक्त लागत। अतिरिक्त प्रभार वसूली का संदर्भित प्रस्ताव इस कारण से सामने आया है कि कॉनकॉर मिश्रित आईसीडी कंटेनरों के संचलन के लिए ट्रेनों का प्रचालन कर रहा है।

- (iii). (क). टर्मिनल प्रचालकों और प्रयोक्ताओं द्वारा यथा समर्थित, जेएनपीटी का प्रस्ताव एक परस्पर सहमत प्रस्ताव है। वास्तव में, यह प्रस्ताव प्रासंगिक श्रेयधारकों की एक समिति की सिफारिशों से प्रकट हुआ है। जैसाकि इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाही में प्रयोक्ताओं द्वारा कहा गया था कि वे कॉनकॉर के मिश्रित ट्रेनों के प्रहस्तन करने से उत्पन्न होने वाले गतिरोध को दूर करने का कोई अन्य विकल्प नहीं ढूँढ पाए हैं।

(ख). सीएसएलए द्वारा बाद में उठाई गई आपत्ति, सहमत दर के पक्षकारों में से एक का भिन्न मत है। निस्संदेह, जब मिश्रित ट्रेन की घटना बढ़ती है तो अंतर टर्मिनल संचलन अधिक होंगे जिससे रू० 400 प्रति टीईयू के प्रस्तावित स्तर से अतिरिक्त में क्रमगत वृद्धि होगी। परंतु, संदर्भित प्रसव रू० 400 प्रति टीईयू की दर वसूली का है जोकि सीएसएलए सहित सभी प्रयोक्ताओं द्वारा सहमत दर है।

- (iv). इस स्थिति से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि टर्मिनल आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त गतिविधि करता है जोकि अन्य टर्मिनलों को मनोनीत हैं परंतु इसकी सुविधा से मिश्रित ट्रेनों द्वारा उतारा जाता है। स्वाभाविक है कि टर्मिनलों को अतिरिक्त गतिविधि के लिए अतिरिक्त लागत करनी होगी। यह प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ है जिनके कंटेनर किसी ऐसे टर्मिनल पर उतरते हैं जहां वे नहीं होने चाहिए, जब ऐसी अतिरिक्त लागत उनपर डाली जाती है।

- (v). संदर्भित प्रस्ताव पर उनकी सहमति के बावजूद, प्रयोक्ताओं का तर्क है कि यह कॉनकॉर का उत्तरदायित्व है कि वह आईसीडी कंटेनरों की विनियुक्त कंटेनर टर्मिनलों को सुपुर्दगी दे। यदि ऐसा होता है तो कॉनकॉर का यह दायित्व होगा कि वह अपनी लागत पर आईसीडी कंटेनरों को मनोनीत कंटेनर टर्मिनल को सुपुर्दगी दें, जब ऐसे आईसीडी कंटेनर मिश्रित ट्रेनों द्वारा लाए जाते हैं। परंतु, मिश्रित ट्रेनों द्वारा लाए गए आईसीडी कंटेनरों की सुपुर्दगी के बारे में कॉनकॉर के सांविदिक दायित्वों की हमें जानकारी नहीं है। कॉनकॉर से स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था और इसके प्रतिपाद की प्रतीक्षा है। मिश्रित ट्रेनों को कम करने के लिए गंभीर प्रयासों की कमी के बारे में सीएसएलए द्वारा कही गई बात पर विचार करना प्रासंगिक है। कॉनकॉर जो अब तक अंतर्देशीय दुलाई में प्रबल स्थिति में रहा है, को इस मुद्दे पर ध्यान केन्द्रित करना होगा। व्यापार पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ बनाये रखा नहीं जा सकता है और प्रत्येक प्रयास इसे वर्तमान स्तर से धीरे-धीरे कम करने का होना चाहिए।
- (vi). मिश्रित ट्रेनों में संचालित आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन में ₹0 1300 प्रति टीईयू की अतिरिक्त लागत का अनुमान लगाया गया था। इसका अर्थ है कि मिश्रित ट्रेन में संचालित उन आईसीडी कंटेनरों को ₹0 1300 की संपूर्ण अनुमानित लागत वहन करनी होगी, यदि ऐसे आईसीडी कंटेनर गलत गंतव्य पर उतरते हैं। चूंकि वाहक के निर्णय पर प्रयोक्ताओं का कोई नियंत्रण नहीं होता है कि कंटेनर विनियुक्त ट्रेन द्वारा अथवा मिश्रित ट्रेन द्वारा लाया जाएगा और बाद में आईसीडी कंटेनरों को मनोनीत कंटेनर यार्ड पर ले जाने के लिए अपेक्षित प्रहस्तन गतिविधियां, अतिरिक्त गतिविधि की लागत को आईसीडी कंटेनरों की संपूर्ण मात्रा में बांटना न्यायसंगत है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के इस प्रस्ताव का समर्थन करता है कि अतिरिक्त गतिविधि की लागत संपूर्ण आईसीडी मात्रा में बांटी जाए।
- (vii). यह प्रस्ताव शुरू में 15 फरवरी, 2007 से छह माह की अवधि के लिए प्रशुल्क वसूल करने के लिए है। जैसाकि पहले बताया गया था, पत्तन और निजी प्रचालक अतिरिक्त गतिविधि करते हैं और वे ऐसी अतिरिक्त गतिविधि पर आने वाली अतिरिक्त लागत वसूल करने के हकदार हैं। मनोनीत बफर यार्ड से टर्मिनलों के तत्संबंधी रेल यार्ड आईसीडी कंटेनर ले जाने और लाने संबंधी जेएनपीटी द्वारा भेजे जाने वाले लागत ब्योरो के लंबित होने पर, यह प्राधिकरण ₹0 400 प्रति टीईयू की सहमत दर को 15 फरवरी, 2007 से 14 अगस्त, 2007 तक की अवधि के लिए प्रभार्य तदर्थ दर के रूप में अनुमोदन प्रदान करता है। जेएनपीटी टर्मिनलों द्वारा भेजे जाने वाले लागत ब्योरो का बाद की अवधि के लिए निर्धारित की जाने वाली दर का निर्धारण करने के लिए विश्लेषण किया जाएगा। यदि ₹0 400 प्रति टीईयू की दर में कोई समायोजन किया जाता है तो यह बाद की अवधि के लिए दर निर्धारित करते समय किया जाएगा।
- (viii). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी का प्रस्ताव 15 फरवरी, 2007 से छह माह की अवधि के लिए प्रस्तावित दर वसूल करने के लिए है। इसलिए, अनुमोदित दर 14 अगस्त, 2007 तक वैध रहेगी और उसक पश्चात दर की वैधता स्वतः ही समाप्त हो जाएगी। जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वह 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए दर निर्धारित करने हेतु अपने टर्मिनल और एनएसआईसीटी तथा जीटीआईपीएल में आईटीआरएचओ के लिए प्रभार्य दर के निर्धारण के लिए सभी प्रासंगिक ब्योरे 20 जुलाई, 2007 तक भेजें। यह उपयोगी होगा यदि वही कोर समिति जिसने मौजूदा दर अनुशंसित की थी, अगले 6 माह की अवधि के लिए वसूल की जाने वाली दरों पर विचार करती है।
- (ix). मिश्रित ट्रेन का घुमाव समय विनियुक्त ट्रेन की तुलना में अधिक बताया गया है। आईटीआरएचओ शुरू होने पर, मिश्रित ट्रेन के घुमाव समय में सुधार होने की संभावना है। संयोगवश, जेएनपीटी ने बताया है कि आईटीआरएचओ के शुरू होने के पश्चात आईसीडी कंटेनरों के विराम समय में सुधार आया है। यह उचित होगा कि मिश्रित ट्रेनों के घुमाव सय के लिए पूर्व-निर्धारित तलचिह्न स्तर निर्धारित किया जाए। तलचिह्न स्तर सभी तीन कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा। जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वह ऐसा तलचिह्न स्तर निर्धारित करने के लिए अन्य निजी टर्मिनलों के साथ समन्वय करें और 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए आईटीआरएचओ हेतु दर निर्धारित करने के लिए लागत और अन्य प्रासंगिक ब्योरे भेजते समय इस प्राधिकरण को सूचित करें।
- (x). हमारे अनुरोध पर, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल ने ₹0 400 प्रति टीईयू की दर को उनके तत्संबंधी दरमान में समावेशन के लिए मसौदा मान प्रस्तावित किया है। अतिरिक्त गतिविधि पर आने वाली लागत के अलावा, प्रति टीईयू दर टर्मिनल द्वारा प्रहस्तित कुल मात्रा में वास्तविक मिश्रित आईसीडी मात्रा और कुल आईसीडी मात्रा में से मिश्रित मात्रा का अनुपात पर निर्भर है। अतः निजी प्रचालकों द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान इस स्थिति को दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

3095 9707-3

- 11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:
- (i). जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के टर्मिनल में रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों के लिए 15 फरवरी, 2007 से 14 अगस्त, 2007 तक तदर्थ आधार पर रू० 400/- प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि वसूल करने के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव।
 - (ii). जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के तत्संबंधी दरमान में निम्नलिखित शामिल करना:
 "अतिरिक्त प्रहस्तन और परिवहन सेवाओं के लिए 15 फरवरी, 2007 से रू० 400/- प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि तत्संबंधी टर्मिनल में प्रहस्तित आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए वसूल की जाएगी। इस दर की 15 फरवरी, 2007 से प्रत्येक छह माह पर समीक्षा की जाएगी।"
 - (iii). जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल साथ परामर्श से आईटीआरएचओ की दर की छमाही समीक्षा के लिए मिश्रित ट्रेनों के प्रतिशत में परिवर्तनों, यदि कोई हों, सहित लागत और अन्य प्रासंगिक व्योरे अनुमोदित दर की समाप्ति से कम से कम 3 सप्ताह पहले भेजे।
 - (iv). जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अन्य निजी टर्मिनलों के साथ समन्वय करे और मिश्रित ट्रेनों के लिए घुमाव समय का तलचिह्न स्तर निर्धारित करे और 14 अगस्त, 2007 से आगे की अवधि के लिए आईटीआरएचओ हेतु दर के निर्धारण के लिए लागत और अन्य प्रासंगिक व्योरे भेजते समय इस प्राधिकरण को सूचित करे।
- 11.2. रू० 400 प्रति टीईयू की अनुमोदित तदर्थ दर की वैधता 15 अगस्त, 2007 को स्वतः ही समाप्त हो जाएगी।

अ. ल. बाँगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th July, 2007

No. TAMP/23/2007-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixation of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations of ICD containers at the container terminals in JNPT as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/23/2007-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of June, 2007)

This case relates to a proposal from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) of ICD containers at JNPT.

2.1. The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA) brought to the notice of this Authority vide its e-mail dated 13 February 2007 a proposal of the terminals at JNPT to levy a charge of Rs.400 on every Inland Container Depot (ICD) container handled to compensate for the new procedure adopted by the terminals to handle mixed trains. While the CSLA is supportive of the mechanism proposed for operations, it requested that the proposed rate should have the approval of this Authority and that necessary safeguards should be in place for monitoring and subsequent review of this charge.

2.2. With reference to the above communication of CSLA, we requested JNPT to confirm the position and to bring-out the provisions in the approved Scale of Rates of JNPT permitting such a levy. JNPT was also requested to ensure that only the rates approved by this Authority are levied at its terminal as well as at the other terminals operated by the licensees of JNPT.

2.3. In the meanwhile, the JNPT referring to the communication dated 13 February 2007 of CSLA, made the following submissions:

- (i). Rail handling operations within the port terminals is an integral part of port operations which has got wider ramifications on the turn around time of the vessels. The issue of additional cost involved in performing additional activity to handle containers of mixed trains was arrived at between the terminal operators and the port users by the members of the committee formulated in the meeting held on 19 August 2006 wherein Additional Secretary, Ministry of Commerce, Govt. of India was also present.
- (ii). CSLA is one of the signatories from the port users side which submitted the final recommendations for levy of Rs.400 on every ICD container handled at JNPT.
- (iii). In accordance with the Trade Notice issued, the common Rail operator charge will be levied with effect from 15 February 2007.
- (iv). JNPT is approaching TAMP in due course of time in accordance with the provisions available to go ahead with levy of such charge with concurrence between both the parties.

2.4. In response to e-mail dated 14 February 2007 of JNPT, the port was advised on 21 February 2007 to file its proposal for levy of CRO charges. The JNPT was also requested to furnish documentary evidence showing the consent of users for the proposed rates and working for the proposed rates.

3.1 In this backdrop, the JNPT has filed a proposal dated 12 April 2007 for levy of charge of Rs.400 per ICD container towards Inter Terminal Rail Handling operations.

3.2. Relevant points brought out in the documents attached with the proposal are given below:

- (i). In view of imbalance between import and export cargo and mushrooming of ICDs there is an increase in percentage of mixed rakes being handled at JNPT.
- (ii). The turn around time of mixed rake is beyond normal as compared to a dedicated rake due to the factors like delay in arrival of other terminal's trailers during the course of train handling, necessity to give priority to dedicated trains, etc.,
- (iii). (a). Based on a proposal filed by CONCOR to have a common rail operator inside JNPT, the port opted for a Common Mixed Rail Operator (CMRO) inside the port premises at an additional cost of Rs.1300/- per TEU to meet the cost of the following additional activities:

Transportation to Buffer yard after rail discharge	Rs. 500
Off-loading by using equipments at buffer yard	Rs. 400
Delivery by using equipment from Buffer yard	<u>Rs. 400</u>
	<u>Rs.1,300</u>
- (b). In the CMRO option, only mixed train operation will be handed over to the common operator at an exclusive facility and all dedicated trains will continue to be handled by the respective terminal operators.
- (c). The Board of Trustees of JNPT approved the proposal in its meeting held on 5 May 2006 to approach TAMP for levy of Rs.1300 per TEU towards additional cost involved for performing additional activities while handling other terminals' containers that arrives in a mixed rake at JNPT.
- (iv). Since there was no consensus on CMRO, JNPT constituted a committee comprising members from JNPT, MANSA, CSLA, NSICT, GTIPL, CONCOR and Railways to arrive at an amicable solution.
- (v). The additional cost was the bone of contention between the terminal operators and the users.
- (vi). The issue of common Rail Operator at JNPT was discussed in the meeting held on 19 August 2006 chaired by Chairman, JNPT whereat the Additional Secretary, Ministry of

Commerce was also present. A core committee consisting of representatives of JNPT, MANSA, CSLA, NSICT, GTIPL and CONCOR was constituted to arrive at the fee to be levied for carrying out additional activities while handling containers of one terminal by the other terminal to enable JNPT to implement Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO).

- (vii). (a). The core committee deliberated on two options. The options and the views of the committee thereupon are tabulated below:

Option No.	Description	Views of the committee
1	Additional financial implication of Rs 1300 per TEU shall be collected by respective terminals from their concerned shipping lines and pay back to other terminals in accordance with activity performed through "reconciliation".	Members of MANSA and CSLA felt that levy of additional cost of Rs 1300 per TEU can neither be collected by shipping lines from the consignees subsequent to handling of a mixed container as the shipping lines come to know about the real status of the container (whether mixed or dedicated container) only after handling activity is finished nor can be absorbed by shipping lines.
2	The additional amount of Rs 1300 per TEU shall be distributed over the entire ICD traffic and this amount shall be collected by receiving terminal from its concerned shipping line and pay back to handling terminal through reconciliation.	Since the additional cost to be collected towards additional activities likely to be performed while handling a container by one terminal for the other terminal is distributed over the entire ICD volume passing through JNPT, Option 2 seems to be more appropriate, workable, practical and hassle free.

- (b). The mixed volume out of total ICD volume during the period January 2005 to December 2005 was 12%. The cost per TEU considering container mix of 12%, 18%, 24% to maximum of 30% over the entire ICD volume while handling mixed rake at JNPT or NSICT or GTIPL is arrived at as follows:

Year	Projected total volume in TEUs	Expected ICD volume in TEUs (30% of A)	Handling of mixed volume in TEUs (in%age of B)	Additional cost for mix cargo in Rs (D-1300 x C)	Levy of additional cost per TEU (in Rs.)
	A	B	C	D	E=D/B
2006-07	3,330,000	990,000	1,18,800(12%)	154,440,000	156
			1,78,200(18%)	231,660,000	234
			2,37,600(24%)	308,880,000	312
			2,97,000(30%)	386,100,000	390

- (viii). The committee made the following recommendations:

- To implement ITRHO.
- Considering a maximum of 30% of volume passing through JNPT, the charges for performing additional activities to be levied over the entire ICD volume (handled through rail) to Shipping Lines shall be charged at (rounded off) Rs.400/- per TEU.
- To issue a Trade Notice to keep the Port Users informed at least one month in advance prior to implementation of ITRHO and levy of additional cost.
- To approach TAMP separately in accordance with the provisions available to go ahead with levy of such charges with concurrence between both the parties.
- To review levy of Rs 400/- per TEU after a period of six months in line with the variance to the percentage of mixed cargo.

- (ix). In accordance with the recommendations of the committee a Trade Notice dated 17 January 2007 was issued for commencement of ITRHO with effect from 15 February 2007 and to levy Rs.400 per TEU (exclusive of taxes) for the entire ICD volume passing through the respective terminals in addition to the existing Scale of Rates.

- (x). ITRHO has commenced with effect from 15 February 2007 in consensus with NSICT and GTIPL. Subsequent to implementation of ITRHO, the average dwell time of ICD containers by rail in March 2007 is only 2.45 days as against 3.60 days prior to ITRHO.

4. The JNPT has requested this Authority to approve levy of Rs.400 per TEU (exclusive of taxes) for the entire ICD Volume passing through the respective terminal in addition to the existing Scale of Rates with effect from 15 February 2007 as mutually agreed by the port/ terminals and the concerned users. The rate of Rs.400 per TEU is proposed to be reviewed after a period of six months in line with the variance in the percentage of mixed containers.

5.1. The JNPT proposal was registered as a tariff case. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the JNPT was forwarded to the Nhava-Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) and the concerned user organizations for their comments.

5.2. A copy each of the comments received from the private terminals and the users were forwarded to JNPT as feed back information except the comments of CSLA since their comments are not received within the time before closure of the case. However, the comments furnished by CSLA are taken on record for analysis of the case.

5.3. The JNPT has responded to the comments of NSICT & GTIPL and stated that the port fully concurs with the views of NSICT and GTIPL. The port has reiterated that the ITRHO for handling of mixed trains at JNPT is a consensus proposal.

6. In the preliminary scrutiny of the proposal, it was found that additional information/ clarifications were required from JNPT. Accordingly, JNPT was requested to furnish the additional information/ clarifications. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by JNPT are tabulated below:

are tabulated below.																			
Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT																	
(i).	<p>The proposed rate of Rs.400/- per TEU for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) of ICD containers has been arrived at by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) taking into consideration; presumably the aggregate of TEUs estimated for the year 2006-07 at its own terminal and at terminals operated by NSICT and GTIPL. In this regard, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). Since the year 2006-07 is already over, the actual total container traffic in terms of TEUs handled at the JNPT container terminal and at container terminals operated by NSICT and GTIPL may be furnished separately for the year 2006-07.</p>	<p>Actual Total Container Traffic handled at JNPT, NSICT & GTIPL in terms TEUs during the year 2006-07</p> <table><tr><td>JNPT -</td><td>13,05,062 TEUs</td></tr><tr><td>NSICT -</td><td>13,59,125 TEUs</td></tr><tr><td>GTIPL -</td><td><u>6,34,134 TEUs</u></td></tr><tr><td>Total</td><td><u>32,98,321 TEUs</u></td></tr></table>		JNPT -	13,05,062 TEUs	NSICT -	13,59,125 TEUs	GTIPL -	<u>6,34,134 TEUs</u>	Total	<u>32,98,321 TEUs</u>								
JNPT -	13,05,062 TEUs																		
NSICT -	13,59,125 TEUs																		
GTIPL -	<u>6,34,134 TEUs</u>																		
Total	<u>32,98,321 TEUs</u>																		
	<p>(b). Similar information for the years 2003-04 to 2005-06 may be furnished.</p>	<p>Similar information for the years 2003-04 to 2005-06 are tabulated below:</p> <p>(All figures in TEUs)</p> <table><tr><th>Year</th><th>JNPT</th><th>NSICT</th><th>GTI</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>1038434</td><td>1230555</td><td>-</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>1138868</td><td>1232470</td><td>-</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>1338982</td><td>1323801</td><td>3920*</td></tr></table> <p>*commissioned in March 2006</p>		Year	JNPT	NSICT	GTI	2003-04	1038434	1230555	-	2004-05	1138868	1232470	-	2005-06	1338982	1323801	3920*
Year	JNPT	NSICT	GTI																
2003-04	1038434	1230555	-																
2004-05	1138868	1232470	-																
2005-06	1338982	1323801	3920*																
	<p>(c). JNPT has proposed to review the proposed rate of Rs.400/- per TEU after six months from 15 February 2007. This means the proposed rate will be in operation till 15 August 2007 in the financial year 2007-08. Therefore, total container traffic in terms of TEUs estimated to be handled at the JNPT container terminal and at the container terminals of NSICT and GTIPL may be furnished separately for the year 2007-08.</p>	<p>The total container traffic in terms of TEUs estimated to be handled at JNPT, NSICT and GTIPL separately for the year 2007-08</p> <table><tr><th>Sr No</th><th>Terminal</th><th>Traffic</th></tr><tr><td>1</td><td>JNPT</td><td>12,00,000</td></tr><tr><td>2</td><td>NSICT</td><td>13,00,000</td></tr><tr><td>3</td><td>GTI</td><td>10,00,000</td></tr><tr><td colspan="2">Total</td><td>35,00,000</td></tr></table>		Sr No	Terminal	Traffic	1	JNPT	12,00,000	2	NSICT	13,00,000	3	GTI	10,00,000	Total		35,00,000	
Sr No	Terminal	Traffic																	
1	JNPT	12,00,000																	
2	NSICT	13,00,000																	
3	GTI	10,00,000																	
Total		35,00,000																	

309507-4

(d). The volume of ICD containers out of total containers handled during the years 2003-04 to 2006-07 and estimated to be handled during the year 2007-08 in terms of TEUs may be furnished terminal-wise.

The volume of ICD containers in TEUs out of total containers handled during the years 2003-04 to 2006-07 and estimated to be handled during 2007-08, terminal-wise is given below:

(TEUs in Lakhs)

YEAR	JNPT		NSICT		GTI	
	TOTAL	ICD	TOTAL	ICD	TOTAL	ICD
03-04	10.38	2.77	12.31	3.37		
04-05	11.39	2.20	12.32	3.50		
05-06	13.39	3.16	13.24	3.62	0.04	0.02
06-07	13.05	3.04	13.59	3.66	6.34	1.47
07-08	12.00	2.88	13.00	3.51	10.00	2.30

(e). The volume of mixed ICD containers out of the total ICD containers handled during the year 2003-04 to 2006-07 and estimated to be handled during 2007-08 terminal wise.

The volume of mixed ICD containers in TEUs out of total ICD containers handled during the 2003-04 to 2006-07 and estimated to be handled during the 2007-08 Terminal-wise is as follows:

(TEUs in lakhs)

YEAR	JNPT Tracks			NSICT Tracks			GTI Tracks		
	Total ICD	Mixed	% Age	Total ICD	Mixed	% Age	Total ICD	Mixed	% Age
03-04	3.15	0.52	16.49	2.98	0.14	4.58	-	-	-
04-05	2.99	0.47	15.57	3.20	0.17	5.41	-	-	-
05-06	3.36	0.49	14.60	3.42	0.29	8.42	-	-	-
06-07	3.48	1.06	30.47	3.12	0.57	18.10	1.57	0.67	42.55
07-08	3.25	1.00	31.00	3.18	0.57	18.00	2.30	0.99	43.00

(f). In the light of queries at (a) to (e) above, the proposed rate of Rs.400 per TEU may be reviewed

At the time of computation of the rate to be levied per TEU, the percentage of handling of mixed volume in TEUs was to the tune of 24% of the total ICD volume:

Month	Total ICD handling	Mixed cargo	% of mix cargo
May 06	65907	13883	21.06
June 06	64127	16391	25.56
July 06	68647	18379	26.77
Aug 06	65342	15365	23.51
Average	66006	16005	24.23

Envisaging placement of more number of container trains with mixed cargo subsequent implementation of CRO, the percentage of mixed cargo was taken as 30% of the expected ICD volume to be handled while arriving at Rs.400/- per TEU. It is pertinent to note that CONCOR had made all efforts to take over handling of ICD boxes inside the Port Terminal where handling of containers arriving by Trains is considered to be an integral part of Port Vessel Operations. When CONCOR's take over efforts did not turn fruitful, it was obvious to expect placement of more and

		more number of mixed trains. Subsequent to implementation of CRO, the placement of mixed trains at JNPT Terminals is on the increasing side as brought out below:								
		<table><tr><th>MONTH</th><th>JNPT (All three terminals)</th></tr><tr><td>Feb-07 (from 15/2/07)</td><td>76.85%</td></tr><tr><td>Mar-07</td><td>83.89%</td></tr><tr><td>Apr-07</td><td>86.20%</td></tr></table>	MONTH	JNPT (All three terminals)	Feb-07 (from 15/2/07)	76.85%	Mar-07	83.89%	Apr-07	86.20%
MONTH	JNPT (All three terminals)									
Feb-07 (from 15/2/07)	76.85%									
Mar-07	83.89%									
Apr-07	86.20%									
(ii).	<p>The cost per TEU leviable on the ICD container to meet the cost of additional activities required in respect of mixed ICD containers depends on the proportion of estimated ICD volume out of the total volume and estimated mixed containers out of the total ICD containers handled at the terminals including the private terminals, as per the computation furnished by JNPT. In this context, please clarify / furnish the following:</p> <p>(a). The basis for the quantum of 30% ICD volume out of the total volume.</p>	<p>(a). At the time of computation of the rate to be levied per TEU, the percentage of handling of mixed volume in TEUs was to the tune of 24% of the total ICD volume as brought out under 'Reply to point (i) (f)'. Envisaging placement of more and more number of container trains with mixed cargo subsequent implementation of CRO, the percentage of mixed cargo was envisaged and considered as 30% of the expected ICD volume to be handled while arriving at Rs 400/- per TEU.</p>								
	<p>(b). JNPT has stated that the volume of mixed ICD containers out of the total ICD containers was 12% during the period from January 2005 to December 2005. That being so, the reason for considering a higher volume of 30% mixed ICD containers out of the total ICD containers may be explained with basis for 30% considered in the computation.</p>	<p>(b). The reply is furnished at (i)(f) and (ii)(a).</p>								
(iii).	<p>The JNPT has derived the proposed rate of Rs.400 per TEU from the rate of Rs.1300 per TEU. This base rate of Rs.1300 per TEU is reportedly to carry out additional activities for handling one ICD container arrived on a mixed rake. The basis for the rate of Rs.1300 per TEU may be furnished. If it is as per the existing Scale of Rates of JNPT, reference to the tariff item(s) may be furnished with workings for the rate of Rs.1300 per TEU.</p>	<p>The basis for the rate Rs.1300/- is brought out in our earlier letter dtd.12.04.2007. However the same is furnished herewith:</p> <table><tr><td>Transportation to Buffer yard after rail discharge</td><td>Rs.500.</td></tr><tr><td>Off-loading by using equipments at buffer yard</td><td>Rs.400</td></tr><tr><td>Delivery by using equipment from Buffer yard</td><td>Rs.400</td></tr><tr><td></td><td>Rs.1,300</td></tr></table> <p>The following tariff items in line with the scale of rates of JNPCT prevailing at the time (Aug 2006) of fixation of charges for ITRHO may please be referred to "From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD container Rail only) Rs.1300". The break up for the above is consider as:</p> <p>Lift-On (Rail discharge) -Rs.400.00 Transportation -Rs.500.00 Lift-Off (in the CY) -Rs.400.00</p>	Transportation to Buffer yard after rail discharge	Rs.500.	Off-loading by using equipments at buffer yard	Rs.400	Delivery by using equipment from Buffer yard	Rs.400		Rs.1,300
Transportation to Buffer yard after rail discharge	Rs.500.									
Off-loading by using equipments at buffer yard	Rs.400									
Delivery by using equipment from Buffer yard	Rs.400									
	Rs.1,300									

(iv). The JNPT is requested to furnish a draft Scale of Rate for the proposed rate with conditionalities to govern the rate.

It is proposed to adopt the following scale of rates. The only condition that governs the rate is nothing but the percentage of mix of cargo likely to be handled at JNPT. Envisaging 30%, we are levying currently Rs. 400/- (Rs.390/- rounded off to Rs.400/-) per TEU. If the percentage of mixed cargo reaches 35%, the rate shall be Rs.455/- per TEU and so on as brought out below:

% of mix cargo	Additional cost per TEU (in Rs)
12	156
18	234
24	312
30	390
35	455
40	520
45	585
50	650

(JNPT has furnished calculation for arriving at the above rates.)

7. A joint hearing in this case was held on 19 June 2007 at the office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT, NSICT and the user organisations made their submissions.

8. (i). From the submissions made at the joint hearing, it appears that CONCOR is under a contractual obligation to deliver the containers at the nominated terminal. If it is so, the cost of inter terminal transfer can be taken to have been included in the haulage charges levied by CONCOR. The CONCOR has been advised to furnish its response in this regard by 3 July 2007.
- (ii). The NSICT and GTIPL, private terminal operators at JNPT, have requested that a provision for the levy of a tariff item in reference also to be included in their respective Scale of Rates as they also provide the relevant services at the rail yard attached to their terminals.
- (iii). The JNPT and other two terminals have been advised to furnish a cost analysis to show that the expenditure incurred by it in moving a container from its rail yard to the other terminals' buffer yard or vice-versa is Rs.1300 per TEU. The JNPT has been advised to furnish a comprehensive analysis including the position reported by the private terminal operators by 3 July 2007.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act requires all tariffs to be approved and notified by this Authority before their implementation at the major ports and the private terminals operating thereat. There may be occasions where a business opportunity arises for which there may not be any approved tariff. In order to provide for such contingency, the major ports and the private terminals are permitted to levy the proposed tariff on an ad-hoc basis simultaneously with the submission of a proposal to this Authority, as stipulated in the revised tariff guidelines.

It appears that the proposed rate has been implemented based on the recommendations of a committee constituted by JNPT. Though we do not question the veracity of recommendations of the committee, the recommendations of such committee cannot be seen to have authorised either the JNPT or the private operators thereat to levy any rate.

The recommendations of the said Committee which reportedly formed basis for introduction of the proposed charge were made in September 2006. JNPT has issued a Trade notice to introduce the proposed rate in January 2007 and the proposed rates are being recovered since February 2007. As required by the revised tariff guidelines, no proposal was, however, filed at this point of time. Only after it was pointed out by CSLA and a reference was made by this Authority, JNPT filed this proposal in April 2007, a good three months after its announcement to introduce this charge and about two months after commencement of actual recovery.

Perhaps, taking cue from JNPT, the private terminal operators - NSICT and GTIPL - did not even bother to approach this Authority. Only when the JNPT proposal was forwarded to them for their comments and the need to include a similar provision in their Scale of Rates was pointed out, they have suggested a suitable provision to be included in their Scale of Rates too.

It is needless to point out that JNPT is not just another operator but a statutory authority having an obligation to ensure compliance of the provisions of MPT Act within its area of jurisdiction. If the port trust itself is in default, the question of advising it to take suitable action against other players for violation of the MPT Act provisions does not arise.

Strictly speaking, for the reasons explained above, this Authority could have refused to take up this case for according retrospective approval to the charges introduced at JNPT since 15 February 2007. Nevertheless, presuming that the present case is a result of unintended administrative procedural lapse at JNPT, this Authority takes a lenient view and take up this case for retrospective approval.

- (ii). The notified Scale of Rates of JNPT contains a provision to levy charges for handling and movement of ICD containers between rail yard to container yard or vice-versa. The ICD containers are brought by CONCOR by rail from various ICDs to the container terminals at JNPT. It appears that the CONCOR, apart from operating dedicated trains to the designated container terminal, also operates mixed trains for simultaneous movement of containers designated for more than one container terminal. When an ICD container, nominated for one particular terminal, is delivered by CONCOR at the rail yard of any one of the remaining two terminals, inter terminal transfer of container becomes necessary entailing additional activity and so, additional cost. The proposal in reference to levy additional charge has emerged because of CONCOR operating trains for movement of mixed ICD containers.
- (iii). (a). As endorsed by the terminal operators and users, the JNPT proposal is a mutually agreed proposal. In fact, the proposal has emerged out of the recommendations of a committee of relevant stakeholders. As brought out by the users in the proceeding before this Authority, they do not find any other alternative to break the stalemate arising out of CONCOR handling mixed trains.
- (b). The subsequent objection raised by the CSLA, one of the parties to the agreed rate, is on a different footing. No doubt, there will be more inter-terminal moves when the incidence of mixed train increases which will entail increase in additional cost from the proposed level of Rs.400 per TEU. But, the proposal in reference is to levy rate of Rs.400 per TEU which is a rate agreed by all users including CSLA.
- (iv). There cannot be two opinion on the fact that a terminal undertakes additional activity to handle the ICD containers which are designated to other terminals but land at its facility

3095 9707-5

brought in by mixed trains. Obviously, the terminals would incur additional cost to the additional activity. It is an additional burden to the users whose ICD containers may land at a terminal where they should not, when such additional cost is passed on to them.

- (v). Notwithstanding their consent to the proposal in reference, the users argue that it is the responsibility of CONCOR to deliver the ICD containers to the designated container terminals. If it is so, the CONCOR may be under an obligation to deliver the ICD containers to the designated container terminal at its cost, when such ICD containers are brought by mixed trains. But, we are not aware of the contractual obligations of the CONCOR regarding delivery of ICD containers brought by mixed trains. The CONCOR has been requested to clarify the position and its response is awaited. It is relevant to consider the point made by CSLA about lack of serious efforts to reduce mixed trains. CONCOR which enjoys till now a dominant position in inland haulage should pay focussed attention to this issue. The additional financial burden on the trade cannot be perpetuated and every attempt should be made to reduce it gradually from the present level.
- (vi). An additional cost of Rs.1300 per TEU has been estimated to handle the ICD containers moved in the mixed trains. This means that those ICD containers moved in the mixed train may have to bear the entire estimated cost of Rs.1300, if such ICD containers land at a wrong destination. Since the users may not have any control over the decision of the carrier to move the container either by dedicated train or by mixed train and subsequent handling activities required to move the ICD container to the designated container yard, it is equitable to spread the cost of additional activity to the entire volume of ICD containers. In view of this position, this Authority is inclined to endorse the proposal of the JNPT to spread the cost of additional activity to the entire ICD volume.
- (vii). The proposal is for levying the tariff for a period of six months with effect from 15 February 2007, initially. As brought out earlier, the port and the private operators undertake additional activity and they are entitled to recover additional cost incurred towards such additional activity. Pending the cost details regarding to and fro movement an ICD container to the designated buffer yard from the respective rail yard of the terminals to be furnished by the JNPT, this Authority is inclined to approve on the agreed rate of Rs.400 per TEU as ad-hoc rate leviable for the period from 15 February 2007 to 14 August 2007. The cost details to be furnished by the JNPT terminals will be analysed for determining the rate to be fixed for the subsequent period. If any adjustment in the rate of Rs.400 per TEU is to be effected, it will be done while fixing the rate for the subsequent period.
- (viii). As stated in the preceding paragraph, the proposal of JNPT is for levying of the proposed rate for a period of six months with effect from 15 February 2007. Therefore, the rate approved shall remain valid till 14 August 2007 and the validity of the rate shall automatically lapse thereafter. The JNPT is advised to furnish all details relevant for fixation of rate leviable for ITRHO at its terminal and at NSICT and GTIPL by 20 July 2007 for fixation of rate for the period subsequent to 14 August 2007. It will be useful if the same core committee which recommended the current rate considers the rates to be levied for the next 6 month period.
- (ix). The turn around time of a mixed train is reported to be higher than that as compared to a dedicated train. With the ITRHO in place, the turn around time of mixed train is expected to improve. Incidentally, JNPT has reported improvement in dwell time of ICD containers after introduction of ITRHO. It would be advisable to have a predetermined benchmark level prescribed for turn around time of mixed trains. This benchmark level shall be binding on all the three container terminal operators. The JNPT is advised to co-ordinate with the other private terminals to fix such a bench-mark level and communicate to this Authority while furnishing the cost and other relevant details for fixation of rate for ITRHO beyond the period from 14 August 2007.

- (x). At our request, the NSICT and GTIPL have proposed a draft scale for inclusion of the rate of Rs.400 per TEU in their respective Scale of Rates. Apart from the cost incurred towards additional activity, the rate per TEU depends on the actual mix of ICD volume in the total volume handled by a terminal and the proportion of mixed volume out of total ICD volume. Therefore, the draft Scale of Rate proposed by the private operators is modified suitably to reflect this position.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The proposal of the JNPT to levy an additional amount of Rs.400/- per TEU from 15 February 2007 to 14 August 2007 on ad-hoc basis towards Inter Terminal Rail Handling Operations of ICD containers moved by rail at the terminal of JNPT, NSICT and GTIPL.
- (ii). Insertion of the following in the respective Scale of Rates of JNPT, NSICT and GTIPL:
- "Additional amount of Rs.400/- per TEU will be charged for ITRHO of ICD containers handled at the respective terminal towards additional handling and transportation services from 15 February 2007. This rate is subject to review every six months from 15 February 2007.
- (iii). The JNPT is advised to furnish the cost and other relevant details including changes, if any, in the percentage of mixed trains for half yearly review of rate for ITRHO in consultation with NSICT & GTIPL at least 3 weeks before the expiry of the approved rate.
- (iv). The JNPT is advised to co-ordinate with the other private terminals and fix a bench-mark level of turn-around time for mixed trains and communicate to this Authority while furnishing the cost and other relevant details for fixation of rate for ITRHO beyond the period from 14 August 2007.

11.2. The validity of the approved *ad-hoc* rate of Rs.400 per TEU will automatically expire on 15 August 2007.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007/Exty.]